

УДК 656.7.022.1

## **РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ МАРШРУТНОЙ СЕТИ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ)**

Муратова А. И., Букачакова Э. В., Бородина О. В.

Санкт-петербургский государственный университет гражданской авиации,  
г. Санкт-Петербург

Проблема недостаточного роста региональных перевозок озвучена, она не является новой для отрасли. Целевые программы всех уровней ставят задачей развитие рынка региональных перевозок.

Рынок региональных перевозок значительно влияет на рост ВРП (увеличивая его за счёт деловой активности) и в тоже время зависит от ВРП региона (так как создает платежеспособный спрос). Многие регионы страны (в том числе Республика Алтай) в доходах населения разительно отстают от Центрального региона и, в первую очередь, Москвы и Московской области. Положение Московского авиационного узла (МАУ) на рынке авиационных перевозок страны беспрецедентно – объём перевозок через МАУ превышает в разы все региональные перевозки страны вместе взятые. Можно утверждать, что с точки зрения структуры и направлений перевозок (постоянный рост перевозок через МАУ) произошло развитие маршрутной сети страны по типу «аэропорт-хаб».

В тоже время современные учебники по коммерческой деятельности предприятий гражданской авиации разъясняют суть термина «маршрутная сеть» в разрезе глобальных экономических процессов интеграции участников между собой.

Все типы маршрутных сетей можно разделить на три модели.

1. Модель «полносвязная» – связи между населёнными пунктами максимально удобны населению, однако коэффициент занятости кресел средний или невысокий (зависит от текущего уровня платежеспособного спроса на перевозки). Как правило, прибыль невысока или вообще равна нулю, однако спрос на перевозки удовлетворён и сохраняется авиатранспортная инфраструктура региона.

2. Модель «хаб». Радиальные сети между соседними аэропортами могут быть нарушены (естественно или искусственно), размер территории, охватываемой хабом, значительный, но связей в модели маршрутной сети минимум. При этом уменьшают расходы авиакомпаний и повышают их прибыльность, снижая качество услуги для пассажиров.

Количество авиасвязей в такой модели уменьшается, расходы в связи с отменой всех рейсов (кроме тех, которые имеют назначение «через аэропорт-хаб») сокращаются. А оставшиеся авиа-связи имеют максимальную коммерческую загрузку, за счёт чего растёт финансовый результат. Однако, из-за того, что приходится «впустую» перевозить пассажиров, «доходная ставка на одно кресло» уменьшится, а нечестные авиакомпании «просят» субсидий в связи со снижением эффективности её производственной деятельности.

3. Модель «гибридная», предлагается для аэропорта «Горно-Алтайска», её суть заключается в перераспределении пассажиропотока более крупного соседнего аэропорта (Толмачево). Создаваемый трансферный пассажиропоток создает спрос на аэропортовые услуги.

В такой модели ключевую роль играет муниципалитет региона, проводящий политику выстраивания аэропортовой маршрутной сети с привлечением обособленной региональной авиакомпании. Региональная авиакомпания создаётся по принципу «гибридная» авиакомпания, парк её воздушных судов неоднороден: есть и большие

самолёты (для международных перелётов) и небольшие борта вместимостью 20-83 мест для выполнения местных и региональных перевозок.

Авиакомпания «Республики Алтай» сможет выполнять как местные, так и международные полёты (Казахстан (город Астана) и Монголия (город Улан-Батор)) под трансферный пассажиропоток из Новосибирска. Региональные и местные перевозки для вновь создаваемой гибридной авиакомпании становятся «социальной нагрузкой».

Удержание пассажиропотока как задача социально-экономического характера является важной на перспективу не менее чем 20 лет, потому проект по созданию и удержанию трансферного пассажиропотока является задачей администрации региона. Решение предполагает тесное взаимодействие администрации региона и аэропорта. Применяются не только рыночные механизмы перераспределения пассажиропотоков, но и меры административного характера (вхождение гибридной региональной авиакомпании на международный рынок в качестве назначенного правительством авиационного перевозчика по международным воздушным линиям Горно-Алтайск – Астана и Горно-Алтайск – Улан-Батор).